

du Trône, en septembre 1968. Il exprimait ainsi son désir de créer un organisme chargé de faire des recherches et d'étudier toutes sortes de questions de politique gouvernementale à long terme. Pour aider le Gouvernement à explorer ce projet, on demanda à M. Ritchie de faire une étude sur la possibilité de créer un tel institut. Le rapport de M. Ritchie a été publié le 11 août 1971, date à laquelle le premier ministre annonçait que le Gouvernement acceptait, en principe, la plupart de ses recommandations.

Le rapport confirmait la nécessité d'un institut destiné à "faire mieux comprendre aux Canadiens et à leur Gouvernement les problèmes économiques, sociaux et politiques sur les plans tant national qu'international". Tenant compte du travail accompli par certaines institutions qui font des recherches sur des questions de politique bien déterminées, il concluait cependant que "les ressources dont on dispose au Canada ne correspondent aux exigences de l'avenir ni quantitativement ni qualitativement."

#### FAUSSE NOTE ET VRAIE GRIMACE



L'expression de Paul Zafer est éloquent au moment où il joue une note fautive en exécutant l'arrangement pour violon du Menuet en sol de Beethoven. Paul étudie à l'école de musique St. Christopher House de Toronto, qui a récemment présenté un récital à la bibliothèque Charles R. Sanderson.

#### PROGRÈS DE L'AVIATION CANADIENNE

Le 23 février 1909, John McCurdy pilotait le seul aéronef en existence au Canada pour un vol d'une durée de 0.011 heure (800 verges à environ 40 milles à l'heure) à des altitudes variant de dix à trente pieds. En 1969 on comptait 1.3 milliard d'heures de vol effectuées par 5,318 aéronefs immatriculés au Canada et en 1970, le double de 1960, soit 2.6 milliards d'heures de vol effectuées par 11,315 aéronefs canadiens. Le ministère des Transports prévoit que ce nombre doublera une fois de plus d'ici 1980 alors que le parc aérien civil du Canada, qui avait totalisé 2.4 milliards d'heures de vol en 1970, enregistra fort probablement 4.5 milliards d'heures. Le *Silver Dart* de McCurdy avait été construit aux États-Unis mais une grande partie des travaux de recherche et de mise au point avaient été effectués par une association canadienne, l'*Aerial Experiment Association*, que dirigeait Alexander Graham Bell; en outre, Mme Bell avait investi 35,000 dollars dans l'entreprise. (Le premier vol a été effectué près de la maison d'été des Bell à Baddeck, dans l'île du Cap-Breton.) En 1959, le Canada était devenu l'un des sept principaux producteurs mondiaux d'aéronefs et de pièces; cette année-là, 78 fabricants canadiens ont vendu des aéronefs et des pièces d'une valeur totale de 372.5 millions de dollars, dont 25 millions en exportations, et ils ont versé 142.5 millions de dollars à 28,516 employés. Ces chiffres sont toutefois peu de choses à comparer avec ceux de 1969: 96 entreprises canadiennes ont alors vendu 649.5 millions de dollars d'aéronefs et de pièces, dont 324.5 millions en exportations et ont versé 273.5 millions de dollars à leurs 34,174 employés. Trois passagers payants et leurs bagages dépassaient de beaucoup la capacité du moteur de 50 chevaux du *Silver Dart*; mais en 1960, les transporteurs aériens canadiens ont enregistré des recettes d'exploitation brutes de 243 millions de dollars et en 1969, 721 millions.

Le nouveau bulletin de Statistique Canada, *Aviation in Canada, 1971*, souligne le progrès de l'aviation canadienne depuis le premier vol effectué en 1909. Il parle d'hommes comme Wallace Rupert Trunbull qui, en 1925, grâce à une subvention de 1,500 dollars du Conseil national de recherches, a tellement amélioré l'hélice à pas variable qu'en 1943 le gouvernement américain a ordonné à Curtiss-Wright (le fabricant autorisé) de cesser temporairement les versements de redevance à cause de l'assèchement des capitaux. Le bulletin explique aussi comment le défi posé par la géographie tourmentée du Canada a obligé notre aviation à mettre au point une technologie et à acquérir une expérience qui ont placé le Canada parmi les plus grands experts dans le domaine des avions à décollage et à atterrissage courts (ADAC); d'un autre côté, on y expose le rôle primordial joué par l'aviation en ce qui concerne l'accès aux richesses du Grand Nord. Le bulletin fournit à l'histoire une abondance de statistiques,